VARIÉTÉS

Carnet d'un jeune Missionnaire de l'Athabaska.

(Voir *Missions*, juin 1911, p. 235, et décembre 1911, p. 480.)

En route pour l'Extrême-Nord.

Rentrons bien vite à Edmonton, faisons-y nos paquets et hâtons-nous de pénétrer dans l'immensité sauvage, quittes à fuir plus loin encore, si votre fameux progrès s'avise de venir nous relancer jusqu'au fond de nos bois.

Donc, avec la première aurore du mois de juin, — le Divin Cœur nous protège! — nous partions en charrette, les PP. Husson, Rouvière, le F. Kraut et moi. Trois jours nous suffirent pour franchir, par d'abominables chemins de forêts, les cent milles qui séparent Edmonton d'Athabaska-Landing.

Vous ne sauriez, mes bons amis, vous faire une idée de l'intérêt que ce voyage présente aux jeunes missionnaires qui le font pour la première fois. Tout est nouveau pour eux, et naturellement, tout excite leur curiosité, depuis la forêt usée de siècles jusqu'aux lacs peuplés de canards. Ni hôtels, ni restaurants, bien entendu : à 11 heures ou midi, dès qu'on rencontre un étang ou un ruisseau, première halte.

Le P. Husson abat quelques arbres morts que je transporte sur mes épaules pendant que le P. Rouvière s'en va puiser un seau d'eau et que le F. Kraut déballe nos instruments de cuisine : chaudière à thé, poêlon pour faire frire le lard, pot de graisse et couverts en métal.....

A un mètre du brasier, le vieux missionnaire à la barbe fleurie pique, un peu en biais, une perche à laquelle il suspend la chaudière à thé, de telle façon que le poids de celle-ci fasse incliner le tout au-dessus des flammes... et voilà retrouvé le trépied de notre aïeul à tous!

Un quart d'heure après, assis sur le gazon, nous prenons joyeusement et promptement notre premier dîner, pour ensuite nous remettre en route plus gaillardement.

Notre phaéton vous offre un siège sur son chariot : si vous avez tant soit peu le désir de vous déguiser en Nervien du temps de Jules César, gardez-vous de décliner l'invitation. — D'ailleurs, si vous connaissez passablement les règles de la gymnastique, vous arriverez aisément à grimper sur ce camion, et même à vous tenir entre les caisses, ballots, barils et bottes de foin, au milieu desquels vous vous serez juché..... Et puis, savez-vous, quand vous en aurez assez d'être projeté de droite à gauche, d'une botte de foin sur l'angle d'une caisse, il vous sera toujours loisible de sauter à terre pour vous reposer de ces secousses et contre-coups.

Vous vous y résoudrez bientôt peut-être : c'est ce que nous fîmes nous-mêmes, pour pouvoir plus commodément réciter le saint office.



Avant d'aller plus loin, laissez-moi vous dire un mot de notre tabac, que vous ne connaissez sans doute pas. Ce n'est ni du Colorado, ni du Levant, ni du Melior. D'où vient-il? Je n'en sais rien. Mais ce que je veux vous faire remarquer, c'est que par ici le tabac coupé en filoches est à peu près inconnu. Pour la plus grande facilité du consommateur, les feuilles sont posées les unes sur les autres, et tellement pressées qu'elles semblent collées. C'est un vrai bloc que vous prendriez pour une planche.

Les « *torquettes* » (c'est leur nom) affectent toujours la

figure du rectangle, mais les tailles varient. Vous trouverez du 15 × 8, du 12 × 6, du 12 × 4, du 8 × 6, l'épaisseur se maintenant à 12 ou 13 millimètres. Deux torquettes de 15 × 8 pèsent une livre et se vendent 3 fr. 75 à Edmonton et 6 fr. 25 à Athabaska.

Voulez-vous bourrer votre pipe? Coupez à même dans votre torquette, comme si vous faisiez de minuscules tranches de pain pour mettre dans votre soupe. Frottez et émiettez ces tranches avec votre main droite au fond de votre gauche, et mettez le feu à cette poussière de tabac.

Il y en a qui aiment ces petites opérations préliminaires. Moi, elles m'horripilent : aussi, je « *hache* » d'une seule fois une torquette entière. Cela me demande un quart d'heure de travail ce jour-là; mais les jours suivants, mon tabac se trouve prêt, et, quand il me plaît de fumer une pipe, je puis me satisfaire *illico*. — Pour l'instrument comme pour le reste, tous les fumeurs ne partagent pas les mêmes goûts. D'aucuns préfèrent se servir d'un couteau de poche — c'est plus portable — et les autres, d'une petite hache bien effilée : il m'a semblé que c'était plus expéditif, et je m'y suis rallié.

Quant au goût de notre tabac, il faut en dire ce qu'on dit de toutes choses. Si on y mettait le prix, on trouverait de la bonne machandise. Il y a du « *nigger head* » ou « *tête de moricaud* » : c'est pour ceux qui aiment le « *raide* », de l' « *orinocco* », pour les amateurs de tendre et de doux, du « *T and B* » (prononcez : *ti end bi*), pour qui veut se tenir dans un juste milieu.

Et, fume-t-on beaucoup dans le nord-ouest Canadien? Plus, à mon avis, que nulle part ailleurs. « Oiseau rare », celui de nos Métis ou de nos Indiens qui n'ajoute pas celle-là à ses autres bonnes qualités! Ce qui plus est : Mesdames Métisses et Sauvagesses se feraient un jeu de soutenir un duel à la pipe contre les premiers fumeurs des pays flamands, hollandais ou autres.

Fermons la parenthèse; mais encore fallait-il l'ouvrir

pour vous faire connaître la vérité sur le tabac comme sur le reste. Je vous expliquerai plus tard que c'est une nécessité dans ces pays de maringouins.

Haltes consolantes.

Pendant trois heures, nous avons marché, prié, chanté, fumé. « Faisons chaudière », c'est-à-dire collationnons : un quart de thé bien chaud avec une tartine de beurre, et les chevaux auront un peu de répit. Ensuite nous pourrons, en égrenant notre rosaire dans ou derrière le chariot, attendre de trouver une bonne place pour y passer la nuit. C'est que, voyez-vous, toutes les places n'offrent pas les mêmes facilités pour le campement : il est telle et telle condition à réaliser, et pour lesquelles nos voyageurs sacrifieront, selon les cas, plusieurs heures de repos ou plusieurs heures de marche. La proximité du bois sec et de l'eau (rivière ou lac) est une de ces conditions, la plus importante peut-être.

Quand donc le conducteur a reconnu un lieu de campement avantageux, on s'arrête, on donne aux chevaux la liberté avec une brassée de foin ou quelques livres d'avoine, on soupe, on se récrée, on prie, et chacun de s'enrouler dans ses couvertures. Pour réparer les forces et remettre en bon état les membres un peu abîmés par les cahots et les kilomètres de la journée, vive le sommeil, surtout le sommeil au grand air ! Rien de tel, pas même les *pastilles Valda !*

Il arrive aussi, une fois ou l'autre, que vous fassiez halte non loin d'une hutte de Métis. Entrez-y sans façon, distribuez à droite et à gauche les poignées de main, en prenant bien garde de n'oublier personne, car la vieille femme (*squaw*) qui, au coin du feu, fume son bout de pipe au nom irrévérencieux, ne vous pardonnerait pas de priver de ce témoignage d'amitié son arrière petit-fils : vous le

trouverez caché dans un pan de la couverture dont sa petite-fille (de la vieille) se couvre les épaules.

La figure de ces braves gens, plus encore que leurs paroles (supposé qu'ils soient à même de s'entretenir avec vous), vous exprime assez qu'en venant prendre sous leur toit un demi-mètre carré pour y passer la nuit, vous leur avez causé un plaisir énorme : ils s'en feront un honneur dans la suite auprès de ceux qui vous imiteront.

Surtout, ils seront heureux de pouvoir le lendemain matin assister à la messe, et y faire leurs dévotions, si vous avez été capables de les y préparer. — Le bon Dieu veuille donner un jour à quelques-uns d'entre vous de goûter aux émotions de cette messe, sous la cabane de l'habitant des bois ! Oh ! comme il est aisé de prier le Verbe qui s'est incarné pour enrichir les pauvres, quand tout, autour de vous, est pauvreté, dénuement et misère ! Et, quand on débute dans sa vie de missionnaire, comme l'on pénètre bien mieux le sens des paroles liturgiques, du « *Munda cor meum* » en particulier, et du « *Dominus sit in corde meo !...* » Ah ! oui, que le Seigneur Jésus nous purifie le cœur et donne à nos lèvres d'annoncer dignement l'Evangile du pardon et de l'amour aux âmes qu'il se réserve de nous confier !

Athabaska-Landing (1).

Je vous l'ai dit déjà, nous arrivâmes à Athabaska-Landing le soir du troisième jour.

Le *village* (future ville, dit-on, quand le chemin de fer y passera, ce qui pourrait fort bien arriver dans un an ou deux), le village d'Athabaska-Landing, où nous voici, n'est

(1) « *Landing* » est quelque chose comme le participe présent du mot anglais « *land* » qui signifie terre, pays. Joint à un nom propre, comme ici, on peut le traduire par « *embarcadère* » ou « *débarcadère* ».

donc, somme toute, qu'un petit port, un chantier de constructions navales... Je parle très sérieusement : ainsi, quand nous allons nous enquérir de la date du départ auprès de M. *Fosseneuve,* armateur, il nous montre du doigt une demi-douzaine de grandes toues (bateaux plats) inachevées encore, mais autour desquelles une vingtaine d'ouvriers au moins sont à la tâche, celui-ci clouant, celui-là calfeutrant, un troisième goudronnant, un quatrième préparant les rames.

Les *rames !* il faut bien leur donner ce nom-là, puisqu'ainsi elles s'appellent. Mais, de grâce, ne vous représentez pas de ces petits avirons, sortes de grosses plumes, dont on se sert chez nous pour lancer l'embarcation : ce sont tout simplement des pieds d'arbres, grossièrement équarris à la hache, que vous auriez beaucoup de peine à soulever de terre. Elles peuvent mesurer 7 mètres de long, largeur de la *palette* et grosseur du bras à l'avenant. Moitié plus forte encore la rame-gouvernail, appelée *souipe,* de l'anglais *sweep.* La vue de ces *battoirs* géants faillit m'effrayer.

Grands préparatifs.

Nos *barques* sont des bateaux à fond plat de 16 mètres sur 4 (1 mètre de profondeur).

Pendant les deux jours qui suivirent notre arrivée au Landing, nous fûmes du matin au soir occupés à l'embarquement des pièces de toutes nos missions de l'Athabaska-Mackenzie.

Vous n'ignorez pas en effet que l'approvisionnement de tous ces postes est des plus coûteux et des plus difficiles. Ce n'est qu'une fois par an que le Père Procureur peut opérer l'expédition des articles utiles ou nécessaires, sacs de farine, lard, riz, haricots, instruments de menuiserie, de culture, poêles, étoffes, filets, plomb, poudre, balles, etc..... Si, par malheur, le Père en charge d'une mission oublie

dans sa liste d'allocation (remise chaque année à Monseigneur le Vicaire apostolique) un objet dont il aura besoin, ou bien qu'en cours de route les envois soient perdus ou endommagés, le pauvre Père devra prendre patience pendant près de deux ans, à moins que la nécessité ne l'oblige à se procurer ces articles aux provisions de la Compagnie ou du traiteur..... Partout il fait bon être prévoyant, ici plus que nulle part, ou bien alors, gare la bourse, si peu garnie déjà !.....

Donc, pour nous reposer du voyage d'Edmonton au Landing, nous passons des heures et des heures à entasser au fond de nos bateaux des centaines de sacs et ballots de tout genre. Nous nous installons aussi confortablement que possible au milieu de tout ce train, et... vogue la galère !...

Sur l'Athabaska.

Nous nous abandonnons au courant de la rivière. Pas besoin de ramer. La fonte des neiges a provoqué une crue assez grosse qui dispense nos hommes de ce travail pendant les neuf dixièmes du temps. Seul est à son poste celui à qui le *capitaine* a confié le gouvernail. Les autres hurlent une chanson crise, en s'accompagnant du tambour sauvage, ou bien cuvent l'*eau de feu* dont ils ont absorbé plus que de raison.

Notre flotte se compose de sept unités. Le chef de l'escadre est ce métis canadien-français dont je vous ai déjà parlé, M. *Fosseneuve*. D'Edmonton au Pôle Nord, on connaît de vue ou au moins de réputation le capitaine *Shot*, on ne le désigne pas autrement.

C'est un excellent homme, qui a rendu et se propose de rendre encore à nos missions du Nord des services que nos Evêques et notre Procureur se plaisent à reconnaître. Il y a des années déjà qu'il a mis à la disposition des missionnaires son expérience de *vieux loup d'eau douce*, et,

comme il se charge du transport de nos pièces à des prix réduits, il a bien un peu droit à notre reconnaissance. Il est, à sa manière, un vrai bienfaiteur.

Il fut pour nous (le P. Rouvière, le Fr. Kraut et moi) plein d'attentions pendant le voyage, Le bateau n° 7 (cela va de soi) devint *vaisseau-amiral*, du moment que nous y prîmes place. *Shot*, qui avait déjà jeté ailleurs sa couverture, se la fit apporter *chez nous*, signifiant qu'il y établissait domicile, lui aussi. Bien volontiers, il venait avec moi, à l'arrière du chaland, fumer sa pipe et chanter.

De temps en temps, il nous parlait de nos anciens, du P. Taché, du P. Grandin, du P. Faraud, du P. Grouard, du P. Clut, du P. Pascal (tous revêtus depuis de la dignité épiscopale), du P. Laity, du P. Lecorre, de tous les braves qu'il avait connus, — puis de ses enfants, de robustes jeunes gens, dont il est fier, — puis de ses exploits, comme chasseur ou voyageur, — puis de toutes sortes de choses.

Sa compagnie, vous le pensez bien, était loin de me déplaire : n'acquiert-on pas toujours, à les écouter, un peu de l'expérience des anciens ?

Arrêt forcé : le portage Pélican.

Nous voici au *portage Pélican* : c'est comme qui dirait la *gare* de la mission du *Wabaskaw*, qui s'en trouve distante d'environ 50 milles. Nous n'y devions d'abord rester que les deux heures nécessaires pour déposer les marchandises de cette mission entre les mains du Fr. Poulain, arrivé la veille pour s'en occuper. Mais le temps étant devenu subitement impossible, le capitaine nous fit savoir que la halte serait au moins d'un plein jour.

La nouvelle se répandit bientôt aux alentours que *Shot* descendait deux jeunes missionnaires et, à onze heures et demie du soir, on nous apportait un petit être qu'il s'agis-

sait d'enrôler parmi les enfants du bon Dieu. — Le R. P. Rouvière étant mon ancien, j'aurais peut-être dû lui céder l'honneur : mais au lieu de donner à ses quelques brins de barbe cette marque de déférence, je fis valoir que seul j'avais obédience pour le vicariat d'Athabaska, donc seul juridiction au portage Pélican, conséquemment à quoi il me revenait d'ouvrir mon ministère par le baptême de ce sauvageon... Mon confrère se mit à sourire, — mais d'un sourire de concessionniste — et, un quart d'heure après, le Fr. Poulain, qui nous avait servi d'interprète, inscrivait sur son carnet, pour en référer au P. Dupé, supérieur du Wabaskaw, les nom et prénoms de son nouveau paroissien.

Après quelques moments de repos sous la tente, nous célébrâmes la sainte Messe, au grand bonheur des catholiques (une douzaine) qui n'ont que deux ou trois fois par an la consolation d'assister au divin Sacrifice. — Je suis d'ailleurs bien aise d'ajouter en passant que nous avons pu chaque jour immoler la sainte Victime. Pour cela, nous avons dû sacrifier les douceurs du sommeil, à deux ou trois heures du matin, mais, n'est-ce pas ? c'est vraiment acheter le Ciel pour rien !

Le portage Pélican a sa célébrité. Il y a une dizaine d'années, un brave homme quelconque y débarquait. L'histoire n'a conservé ni le nom de l'individu, ni le pourquoi de sa halte. On sait seulement qu'en se promenant sur la rive, il voulut allumer sa pipe. Son allumette provoqua une épouvantable explosion. Le fumeur en fut quitte pour une grosse peur et quelques légères blessures, qui ne l'empêchèrent pas de se rendre à Edmonton (ou ailleurs). Il raconta l'aventure : une société se forma avec un joli capital, dit-on, et une équipe d'ouvriers descendit au portage.

On creusa un puits... pour constater la présence d'un lac de pétrole. Mais, avant d'exploiter cette *huile de terre* (c'est ainsi que dans le pays on appelle le pétrole), il faudra attendre que des milliers et millions de mètres cubes de gaz se dépensent ou s'évaporent. Pour hâter ce jour, on a

mis le feu à l'orifice. Voilà près de dix ans que flambe cette immense torche, permettant de lire en pleine nuit à près d'un kilomètre... Et l'on dit encore que le Nord-Ouest reste plongé dans les ténèbres!... Ce n'est pas la faute du portage Pélican, au moins !...

Les rapides.

Quelques jours plus tard, nous arrivions aux grands rapides : la rivière Athabaska (appelée aussi, dans cette partie de son cours, *rivière La Biche*), peut avoir une largeur moyenne de 2 kilomètres et elle roule un volume d'eau considérable. De chaque côté, s'élèvent des rives de pierres mollasses qui surplombent, et semblent menacer la tête du voyageur. Leur hauteur doit atteindre 30 ou 40 mètres. Au-dessus du rapide, elles sont plus élevées encore. Ces énormes blocs, minés par le temps et rompus par les glaces, ont formé au milieu de la rivière une masse compacte, recouverte d'alluvions et de sable, où poussent de grands sapins. Cette île, en interceptant le cours du fleuve, a forcé l'eau à s'ouvrir violemment un passage de chaque côté. Le courant étant déjà très fort au-dessus de l'île, l'eau vient se briser sur les blocs énormes qui lui servent de contreforts, puis retombe en mugissant, et forme des cascades qui se succèdent jusqu'au bas de l'île, où les deux bras de la rivière se réunissent, présentant à leur confluent des houles de 2 à 3 mètres de haut. Les eaux s'entrechoquant et se brisant contre les rochers font un bruit à la fois sourd et strident, plus fort que cent coups de canons de calibre et partant tous ensemble (1)...

Sans accident, grâce à la merveilleuse adresse des gouvernails, tous nos chalands viennent aborder à l'extrémité

(1) Cette description est de Mgr Faraud, le premier Européen et peut être même le premier homme qui ait osé franchir cet obstacle, il y a 42 ans.

sud de l'île... Je dis *merveilleuse*, parce que véritablement l'opération est des plus délicates, le chenal affectant la la forme de Z consécutifs et étant bordé de gros rochers entre lesquels souvent il n'y a que tout juste assez de place pour la largeur de l'embarcation.

Le lendemain et les jours suivants, toutes les pièces sont transportées par le moyen d'un wagon rudimentaire roulant sur de vrais rails, à l'autre bout de l'île (2 petits kilomètres), et avec nos *bateaux* ainsi allégés, nos hommes se livrent au gros courant, et *sautent* les rapides. Nous aurions bien voulu, le P. ROUVIÈRE et moi, nous joindre à l'une des brigades de *sauteurs*, histoire de goûter au délicieux frisson, mais nous étions fort occupés quand les six premiers exécutèrent le mouvement, et le capitaine Shot ne sut pas nous trouver quand vint le tour du septième.

Nous aurons d'ailleurs encore l'occasion de *sauter* des rapides, car désormais le fleuve Athabaska en est pour ainsi dire semé. Il y en a de superbes, un notamment que l'on appelle la *grande cascade*. Les eaux se trouvant relativement hautes à l'époque de notre voyage, la chute proprement dite n'était guère que de 2 ou 3 mètres. Deux hommes, partis quelques heures avant nous pour reconnaître l'état des lieux, vinrent nous l'annoncer. Le capitaine décida alors que toutes les *barges* sauteraient, avec tout le chargement. Mais, au lieu de se contenter de quatre ou cinq hommes par bateau, il doubla ou tripla l'escouade, éliminant les jeunes, et confiant les rames aux plus robustes de la troupe.

Grâce à ces précautions, dictées par la prudence aussi bien que par l'expérience, nous effectuâmes le *saut* sans le plus léger accident, car les quelques paquets d'eau que nous cueillîmes en passant rentrent dans l'ordre des inévitables... Je ne sais pas si beaucoup de blancs oseraient risquer le coup, mais certes, c'est un des plus beaux instantanés qui soient imaginables. Dommage que je n'aie pas

d'appareil ! Autrement, j'aurais pressé le bouton, et je vous enverrais une épreuve...

A l'avant, un homme, armé d'une longue perche, qu'il tient pointée, tel un long javelot, dans la direction à suivre. Au milieu, quatre ou huit autres, qui rament de toutes leurs forces, et avec un ensemble parfait. A l'arrière, le *guide*, un hercule de 35 ans. Ses yeux ne quittent pas un instant la perche de l'homme d'avant. Celle-ci dévie-t-elle, en raison d'un récif qui vient de se montrer à fleur d'eau, immédiatement le pilote doit imprimer à l'embarcation la nouvelle direction. Aussi faut-il à ce gaillard un coup d'œil et une énergie plus qu'ordinaires. Il doit en même temps être assez leste pour sauter instantanément trois ou quatre fois de suite par-dessus son gouvernail, sans le lâcher, bien entendu. Quelquefois il s'y fait attacher, pour n'être pas emporté par une lame de retour...

L'homme à la perche indique l'endroit de la rivière où le courant atteint la plus grande rapidité, une sorte de porte à deux pans de murailles liquides et bouillonnantes. En vertu de la loi physique qui régit la déperdition progressive du mouvement donné à un corps, la proue du bateau, après avoir passé la cascade proprement dite, poursuit son chemin quelques mètres encore dans le vide... Nous nous trouvons ainsi à une bonne brasse au-dessus de l'eau. Nos rameurs alors étendent les rames pour amortir le choc, et, dès que celui-ci s'est produit, déploient de nouveau toutes les forces de leurs biceps, pour sortir au plus tôt du remous. Autrement, celui-ci ramènerait sous la cascade le bateau qui serait mis en pièce et coulé à fond... On enregistre déjà un assez bon nombre d'accidents pour ces différents rapides. La protection toute spéciale dont la très sainte Vierge entoure ses Oblats nous permit de faire tout ce voyage dans les meilleures conditions.

En steamer.

Le 18 ou le 20 (ma mémoire n'est pas sûre d'elle-même), nous arrivions au *Fort Mac-Murray*. Le R. P. Croisé, chargé des sauvages qui visitent ce poste, nous y attendait, avec les FF. Charbonneau et Crenn, le premier, chauffeur, le second, cuisinier à bord du *Saint-Joseph* : c'est le steamer de la mission. Il peut avoir 17 mètres sur 5 ; les engins et machineries sont évalués à 16 chevaux-vapeur. Ces chiffres, comparés à ceux de vos plus petits transatlantiques, vous font sourire de pitié peut-être. N'empêche qu'avec ses deux grandes roues à bâbord et à tribord, notre vapeur nous rend des services inappréciables. J'aurai sans doute l'occasion de vous en reparler.

Le lendemain, nous donnions au digne capitaine *Shot* et à ses hommes la poignée de main de l'au revoir, et, en compagnie d'Oblats cette fois, nous nous remettions en route pour une petite semaine encore, — pas la moins intéressante — vers le lac Athabaska.

Un jeune missionnaire de l'Athabaska.

Nihil Obstat.

Romæ, 1ª Junii 1912.

† A. Dontenwill, O. M. I.,
Arch. Ptolem , Sup. Gen.

Publié avec la permission de l'autorité ecclésiastique.

Bar-le-Duc. — Impr. Saint-Paul. — 5241,6,12.